Die Rostocker Bark „Herzogin Marie“

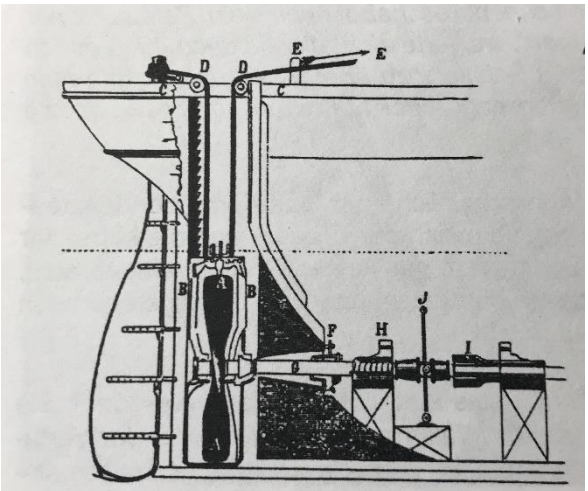
Die folgende Geschichte ist, leicht gekürzt, aus NORDLICHT, dem Mitteilungsblatt der Schiffahrtsgeschichtlichen Gesellschaft OST-SEE e.V. entnommen. Dort wurde sie von Maria Fechthelm, Remagen, die verwandtschaftlich mit einigen der handelnden Personen verbunden ist, im Jahr 2000 veröffentlicht.

Als am 3. September 1857 die eiserne Bark HERZOGIN MARIE auf der Rostocker Werft von Albrecht Tischbein, aus der später die Neptunwerft hervorging, vom Stapel lief, stand schon lange fest, dass der zukünftige Schiffer Heinrich Christoph Friedrich Kossow heißen würde. Er war 1823 als Sohn eines Müllermeisters in Ribnitz in Mecklenburg geboren und hatte 1856 die Rostocker Kaufmannstochter Henriette Sophia Christiane Cordes geheiratet. Nun war er als Partenreeder an der HERZOGIN MARIE beteiligt, deren Korrespondenz der Senator P. Burchard übernommen hatte. Dieser bescheinigte dem Schiffer Heinrich Kossow Tüchtigkeit und Ehrlichkeit.

Die Bark HERZOGIN MARIE war aber kein gewöhnliches Segelschiff, sondern, wie der Hafenmeister in seinem Vermessungsbrief am 5. März 1858 schreibt, ein **Hilfs-Schrauben-Dampf-Bark-Schiff**.

Nachdem sich nämlich die Hilfsschrauben-Schiffe in England durch regelmäßigere Reisen mit verhältnismäßig geringeren Kosten auf längeren Fahrten sehr bewährt hatten, entschloss sich der experimentierfreudige Erbauer A. Tischbein, auch dieses ursprünglich als reiner Segler geplante Schiff mit einem Hilfsantrieb zu versehen.

Der Hafenmeister schrieb: *Die Maschine hat 36 Pferdekräfte und eine Schraube, welche vom Deck aus gehoben werden kann für den Fall, daß das Schiff allein durch Segel bewegt wird. Außer dem Gewicht der Maschine, des Kessels und der Kohlen, letztere für 20 Tage Dampffahrt, ladet die HERZOGIN MARIE ca. 500 tons oder 170 Rostocker Lasten und soll dieselbe bei stillem Wetter, beladen, ohne Segel mit Dampfkraft 7 kn Fahrt laufen. ... die Schraube mißt 6 Fuß im Durchmesser und kann mit einer Spindel und Führung mit Leichtigkeit unter das Deck genommen und hier befestigt werden, damit sie beim Segeln nicht hinderlich ist.*



Vorrichtung zum Herausheben der Schraube, wie sie bei der **HERZOGIN MARIE** zur Anwendung kam
(Sammlung Stahl)

Damit sollte dem Schiff die Möglichkeit gegeben werden, in den windstillen Zonen besonders des Äquators von den Windverhältnissen unabhängig zu sein. Die Verluste an Laderaum durch die Maschine und den Kohlevorrat hoffte man, durch schnellere Fahrt auszugleichen. Rostock war der erste Hafen der Ostsee- und Nordseeküste, wo ein solches Schiff gebaut wurde.

Am 1. Juni 1858 machte die HERZOGIN MARIE ihre Probefahrt, die so gut verlief, dass die Bark am 16. Juli 1858 über Hamburg gleich in Charterfahrt nach Rio de Janeiro weiterfuhr. Von dieser ersten Fahrt kehrte sie jedoch erst nach einer unüblich langen Reisedauer im Januar 1859 wieder zurück und hatte damit die in sie gesetzten Erwartungen ihrer Geldgeber in keiner Weise erfüllt. Die Nachrichten, die man von Kapitän Kossow in der Zwischenzeit erhielt, trafen nur sehr spärlich ein, vor allem wartete man in Rostock vergeblich auf Einzelheiten zum Einsatz der neuen Technik und ihrer Bewährung an Bord. Auch auf der zweiten Reise änderte sich daran nichts.

Am 14. März 1859 versegelte die HERZO-

GIN MARIE von Cuxhaven in 18-tägiger Fahrt nach Swansea, lief dann am 1. Mai 1859 wieder in Richtung Rio de Janeiro aus und kehrte erst am 4. Januar 1860 nach Falmouth zurück. Von einer Verkürzung der Reisedauer durch den Einsatz des Hilfsantriebes war auch diesmal nichts zu merken.

Man musste vielmehr annehmen, dass der Kapitän die Anlage, obwohl er die Kosten dafür laufend in seinen Abrechnungen aufführte, niemals in Betrieb genommen hatte. Damit erwies sich das in das teure Schiff investierte Kapital als völlig nutzlos ausgegeben.

Von nun an nahm das Schicksal einen ganz neuen, dramatischen Verlauf. Während die HERZOGIN MARIE unter Kapitän Kossow noch am 3. April 1860 ladungnehmend in London gemeldet wurde, änderte sich am 5. Mai neben dem Zielhafen auch der Name des Kapitäns, der jetzt F. W. Walsmann hieß. Die Erklärung dazu finden wir bei Ernst August v. Laffert in seiner 1861 erschienen anklagenden Broschüre: *Die heillosen Mißbräuche im mecklenburgischen, insbesondere im Rostocker Rhedereiwesen...*

Er schreibt darin: ...*Im Frühjahr 1860 beschloß die Rhederei des Barkschiffes HERZOGIN MARIE, die Rechnung dieses Schiffes revidieren zu lassen. Die Revisoren fanden dieselbe so unlogisch und confuse aufgemacht, daß sie erklärten, es sei ihnen unmöglich, in solcher Fassung eine Prüfung und Revision derselben vorzunehmen, weshalb sie genöthigt waren, auf Grund der Beläge eine ganz neue Rechnung aufzumachen. Da stellte sich denn heraus, daß der Correspondent-Rheder eine volle Monatsheuer mehr, als wirklich für die Schiffsmannschaft zu zahlen war, in Ausgabe gestellt hatte, welche Monitur auch als richtig von ihm anerkannt wurde.*

Der Autor führt unter den Beispielen, die seine Kritik untermauern sollten, auf:

In Folge der mit diesem Schiff getriebenen ‘sauberen’ Wirtschaft ward dasselbe verkauft. Der widerspenstige Capitän, von dem ein Correspondent-Rheder bezüglich der verursachten Kosten mir schrieb: ‘es habe noch kein Beispiel einer ähnlichen Schurkerei eines Schiffers gegeben’, weigerte sich, dieses derzeit in London liegende Schiff der Führung eines anderen Schiffers zu übergeben und konnte man erst in Besitz desselben gelangen vermittelst Dingung englischer Matrosen, welche den abgesetzten Capitän über Bord warfen.

Persönliche Profitgier des Kapitäns und wahrscheinlich auch des Korrespondenzreeders schadeten so einem Unternehmen, von dem sich der Erbauer und die Mitreeder Großes erhofft hatten. Ihnen hatte das Schiff nicht nur keinen Pfennig eingebracht, sondern sie waren sogar zum Verkauf desselben gezwungen, um wenigstens noch etwas von ihrem angelegten Kapital zu retten.

Albrecht Johann Heinrich Tischbein

Der HERZOGIN MARIE war danach nur noch eine kurze Lebensdauer vergönnt. Sie lief im August 1861 unter Führung von Kapitän Walsmann bei Aveiro vor der portugiesischen Küste auf Grund und wurde nach einem Tag von der Mannschaft in sinkendem Zustand verlassen. Damit verlor nun auch Heinrich Kossow, der seit seiner Absetzung nur noch als 2. Steuermann gefahren war, sein ganzes, nicht immer auf ganz ehrenvolle Weise erworbenes Vermögen. Er musste danach mit seiner Familie ein recht bescheidenes Leben führen, wie wir einem Brief vom

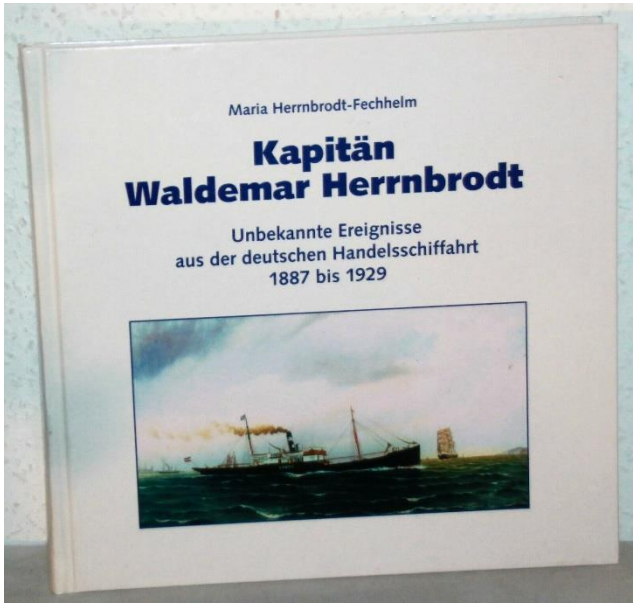
23. Oktober 1874 an seine Frau entnehmen können. Schon ein Jahr später, am 15. Oktober 1875, ging Heinrich Kossow mit einem Schiff, dessen Namen ich leider nicht ermitteln konnte, in der Nordsee unter und ist in Ward of Cruden/Schottland begraben worden.

Ein Ereignis ganz besonderer Art aber konnte bisher in keiner der zahlreichen Abhandlungen über die Bark HERZOGIN MARIE und ihren Kapitän erwähnt werden. Als die HERZOGIN MARIE am 14. März 1859 von Cuxhaven aus über England ihre zweite Reise nach Rio de Janeiro antrat, befand sich auch die Frau des Kapitäns, Henriette, an Bord, um ihren Mann auf dieser Reise zu begleiten. Und als das Schiff neun Monate später nach Europa zurückkehrte, wurde am 11. Dezember 1859 auf 27°1' nördlicher Breite und 42°20’ westlicher Länge ein Junge geboren, Carl Julius Gustav **Atlantic** Kossow, der zweite Sohn des Kapitäns. Er wurde am 25. Januar 1860 in der Deutsch-Lutherischen St. Georgs-Kirche in London von Pastor Dr. Louis Cappel getauft.

Carl-Atlantic heiratete Marie Dohrrmann, die Schwester des Schiffbaudirektors Hermann Dohrmann, der später technischer Direktor der Rostocker Neptunwerft wurde.

Im Gegensatz zu seinem Vater war Carl-Atlantic Kossow sein Leben lang ein sehr korrekter, zuverlässiger Mensch, der als Rentmeister der Nervenklinik in Rostock-Gehlsdorf stets unbescholten seinen Dienst tat und am 12. August 1936 als angesehener Mann starb. Auch dessen beide Söhne Karl und Friedrich waren strebsame und pflichtbewußte Männer. Friedrich Kossow, der Jüngere, war als Dipl.-Ing. bei der Firma Siemens & Halske tätig und verunglückte 1957 im Alter von nur 52 Jahren tödlich. Mit seiner Frau Käthe, der jüngsten Tochter des Rostocker Kapitäns Waldemar Herrnbrodt (1871 – 1946. meines Großvaters, über dessen interessantes Leben ich in einem Buch gesondert berichten werde, s.u.), hatte er vier Söhne.

Maria Herrnbrodt-Fechthelm, „Kapitän Waldemar Herrnbrodt“, erschienen 2002 bei Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte e.V. ISBN 3-925856-45-5



Handel und Wandel der Hafenstadt Flensburg war über Jahrhunderte durch die Seefahrt bestimmt. Zahlreiche Einwohner unserer Heimatregion bestritten ihren Lebensunterhalt als Seeleute und befuhren auf Flensburger Schiffen die Meere der Welt.
Noch zu Beginn des 20. Jahrhunderts zählte die Flensburger Handelsschiff-Flotte zu den größten im Deutschen Reich. Bei der bedeutenden Reederei H. Schuldt stand auch Kapitän Waldemar Herrnbrodt (1871-1946) in Diensten.
Über seine Fahrenszeit und weitgehend unbekannte Ereignisse aus der deutschen Handelsschiffahrt berichtet seine Enkelin Maria Herrnbrodt-Fechhelm in einem maritimen Lebensporträt.